

Die Rückkehr der Zebrastreifen

Beiräte befassen sich mit Verkehrsentwicklung

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 hat die Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt und Schwachhausen in einer gemeinsamen Sitzung beschäftigt. Verkehrsexperten brachten die Stadtteilpolitiker auf den neuesten Stand. Die Planer wollen in einigen Bereichen weniger Parkplätze, ein besseres Radwegenetz und den Erhalt der Hochstraße als Trasse für Autos.

VON LIANE JANZ

Bahnhofsvorstadt. Einige Stadtteilpolitiker hatten mehr erwartet. Ihre Fragen bezogen sich auf konkrete Orte in der Stadt, doch die Antworten blieben eher allgemein. Die Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt und Schwachhausen haben sich am Montag im Konsul-Hackfeld-Haus über den Stand des Verkehrsentwicklungsplans informieren lassen. Einen Beschluss haben die Beiräte nicht gefasst. Bis zum 28. April müssen sie ihre Stellungnahmen formuliert haben.

Verkehrsplaner und Ingenieure vom Verkehrsressort, der Planersocietät aus Dortmund, dem Bremer Büro für Verkehrsökologie und der Ingenieurgruppe IVV aus Aachen machen sich seit geraumer Zeit Gedanken darüber, wie der Verkehr in Bremen ab 2025 fließen soll. Bürger und Stadtteilpolitiker waren und sind aufgerufen, sich daran zu beteiligen – jetzt in dritter Instanz.

160 Ideen berücksichtigt

Insgesamt seien 330 Ideen erörtert und 160 davon für das Zielszenario berücksichtigt worden, sagte Theo Janßen von der IVV. Als Beispiele für den Autoverkehr nannte er die bessere Anbindung der Überseestadt ans Stephaniviertel. Die Westzufahrt zur Stephanibrücke solle ausgebaut werden, damit die Bundesstraßen 6 und 75 besser erreichbar seien. Auch die Ampelschaltungen am Osterdeich und in der Schwachhauser Heerstraße seien verbesserungswürdig. Bei Bussen und Straßenbahnen ist ein neuer Haltepunkt an der Universität im Gespräch und eine Verlängerung der Linie 8 zur Uni.

Die Straßen in den Wohnquartieren sollen mehr Aufenthaltsqualität bekommen. Anne Mechels von der Planersocietät denkt an Begegnungszonen als Verkehrsversuch. Außerdem solle die Stadt intensiver gegen Falschparker vorgehen, mehr Grün schaffen, mehr Stadtmöbel aufstellen und gleichzeitig Barrieren abbauen. Über die zeitweise Sperrung von Stadtteilzentren für den Autoverkehr, etwa an den Wochenenden, solle nachgedacht werden. Hauptverkehrsstraßen sollen für Fußgänger leichter zu überqueren sein. „Zebrastreifen können ins Straßenbild zurückkehren in Bremen“, sagte Anne Mechels. Inseln in Straßenmitte seien ebenfalls denkbar. Damit der Verkehr langsamer fließt, regen die Planer Tempo 30 punktuell in der Martini-, St.-Jürgen- und Stader Straße sowie in Park- und H.-H.-Meier-Allee an.

„Viele und zwar flächendeckend Mängel“ habe man beim Radverkehr festgestellt, sagte Mechels und schlug vor, Fahr-

radstraßen systematischer einzusetzen, mehr mit Piktogrammen und Schutzstreifen zu arbeiten und mehr Stellplätze für Fahrräder zu schaffen. Auch Premiumrouten – in anderen Städten heißen sie Rad-schnellwege – wären denkbar. Eine solche Route könnte von Huchting nach Lilienthal führen. Radfahrer würden dann über eine neue Brücke um die Innenstadt herum geleitet. Eine weitere Premiumroute könnte den Osten entlang der Weser mit dem Westen verbinden. Diese Ideen lösten eine ganze Reihe von Nachfragen aus.

Auch ein besseres Radfahrerleitsystem für die Domsheide, den Brill, die Kreuzungen Dobbenweg/Außer der Schleifmühle und Gete/Kirchbachstraße wird von den Planern vorgeschlagen. In Teilen der Parkallee, der Bürgermeister-Smidt- und der Daniel-von-Büren-Straße sowie dem Herdentorsteinweg sollte der Radverkehr auf die Straße. Nach und nach sollten Parkplätze in der Bismarckstraße, am Sielwall und am Dobben gestrichen werden, wo Autos auf dem Fuß- und Radweg stehen.

Wie genau die Optimierungen für den Radverkehr an der Kreuzung Dobbenweg/Außer der Schleifmühle aussehen sollen, wollte Dirk Paulmann (CDU) vom Beirat Mitte wissen. „Thema des VEP ist nicht, genau zu lösen, wie muss der Bordstein liegen“, antwortete Theo Janßen. „Wir zeigen den Handlungsplan auf, wo was passieren muss. Dann folgt die Konkretisierung“, ergänzte Anne Mechels.

Die Schwachhauser Heerstraße gehört von der Hollerallee bis zur Kurfürstenallee zum Lkw-Führungsnetz. Der Beirat Schwachhausen hatte die Planer damit beauftragt zu prüfen, ob der Abschnitt aus dem Netz herausgenommen werden kann. Die Ingenieure raten davon ab, weil der Schwerverkehr dann andere Straßen belasten würde, die dafür nicht ausgelegt seien, wie die Bismarckstraße, der Schwachhauser Ring und die Kirchbachstraße.

Hochstraße: Planer sind für Erhalt

Welche Auswirkungen es hätte, wenn die Hochstraße weg wäre, wollte der Beirat Mitte wissen. Das Bauressort sei gegen bauliche Veränderungen, sagte Robert Bücking. Die Idee war deshalb, dass die Hochstraße stehen bleibt, aber für den Autoverkehr gesperrt wird – entsprechende Vorschläge finden sich in der aktuellen Ausstellung der School of Architecture im alten Postamt 5. Die Planer sind nicht dafür. Eine Verkehrslawine werde sich durch die Innenstadt, durch die Hollerallee und die Neustadt wälzen, sagen sie voraus. Autofahrer seien dann länger unterwegs, aber nicht lange genug, um sie dazu zu bewegen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen, sagte Theo Janßen. Eine Sperrung der Hochstraße werde deshalb „in dieser Form nicht im Zielszenario empfohlen“.

Näheres auf www.bremenbewegen.de. Die Ausstellung der School of Architecture im alten Postamt 5, Bahnhofspatz 2, läuft bis 29. April. Mehr in einer der nächsten Ausgaben und auf Seite 5.